Die Zielpräferenzen der GVK-CH

Autor(en): **Geiser, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **33 (1976)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783581

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Zielpräferenzen der GVK-CH

Von Dr. A. Geiser,
Sekretär der Kommission GVK-CH

Ein Blick in die Arbeiten der Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption

Der Bundesrat hat die Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) beauftragt, verschiedene Varianten auszuarbeiten, nach denen das System des privaten und öffentlichen Verkehrs derart der ständigen Entwicklung angepasst werden kann, dass es einen optimalen Beitrag an die allgemeine Wohlfahrt des Landes und die daraus abgeleiteten nationalen Aufgaben leistet. Zu den im Auftrag aufgezählten Einzelzielen gehören unter anderem eine sparsame Bodennutzung und die Koordination mit der Raumplanung im Sinne einer geordneten Siedlungsentwicklung, die Förderung der Chancengleichheit zwischen den Bevölkerungsgruppen und Regionen, die Vermeidung von Zivilisationsschäden und untragbaren Umweltbelastungen, die Optimalisierung des finanziellen Aufwandes, usw.
Damit die Varianten der Verkehrskonzeption zuhanden der politischen Behörden möglichst objektiv bewertet werden können, muss die Erfüllung der Ziele messbar und vergleichbar gemacht werden. Zu diesem Zweck hat die Kommission GVK-CH die anzustrebenden Ziele in eine systematische Ordnung gebracht. Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Gesamtziel
Grösstmöglicher Beitrag des Verkehrssystems zur Hebung der Lebensqualität

Oberziel I
Bestmögliche Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse aller Bevölkerungs- und Wirtschaftsgruppen

Unterziele:
- Bestmögliche Befriedigung der innerregionalen Verkehrsbedürfnisse für die menschlichen Lebens- und Aktivitätsbereiche
- Bestmögliche Befriedigung der Personenverkehrsbedürfnisse zwischen den Regionen
- Bestmögliche Befriedigung der Personenverkehrsbedürfnisse des internationalen Transits
- Bestmögliche Befriedigung der innerregionalen Güterverkehrsbedürfnisse zwischen und innerhalb wirtschaftlicher Aktivitätsbereiche
- Bestmögliche Befriedigung der Güterverkehrsbedürfnisse zwischen den Regionen
- Bestmögliche Befriedigung der Güterverkehrsbedürfnisse des internationalen Transits

Oberziel II
Herbeiführung eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes

Unterziele:
- Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen der Verkehrsträger und Verkehrsartengruppen
- Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems als Ganzes
- Erhöhung der Flexibilität des Verkehrssystems

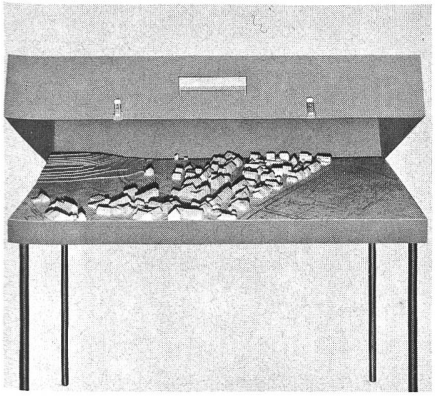
Oberziel III
Verbesserung der Auswirkungen

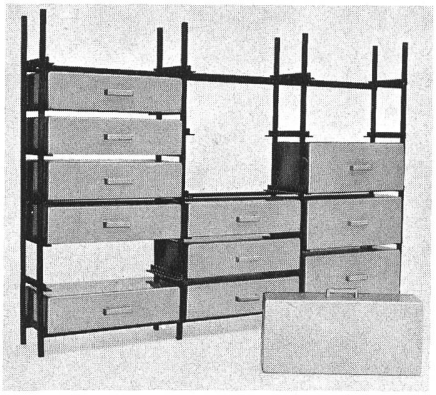
Unterziele:
- Verminderung der Beeinträchtigung der Gesundheit des Menschen sowie der natürlichen Umwelt durch das Verkehrssystem
- Verbesserung der Entfaltungsmöglichkeiten benachteiligter Bevölkerungsgruppen und Unternehmen
- Förderung der Struktur von Regionen und Landesteilen
- Herbeiführung einer ausgewogenen Bodennutzung

Diese Zielgruppen wurden noch weiter untergliedert bis zu numerischen Messwerten (den sog. Indikatoren), die zum Beispiel als Mass für die Auswir-

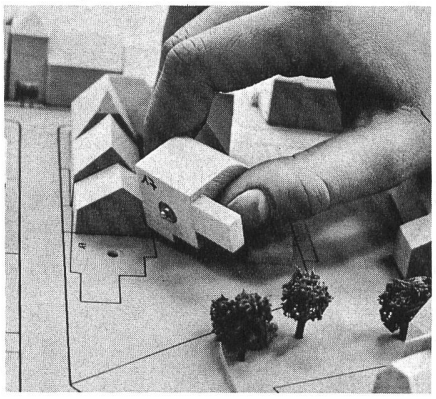
Ortsplanung ist ein komplexer, oft langwieriger Prozess:

viele Pläne und Vorschläge müssen berücksichtigt werden, Altes und Neues soll harmonieren, am Ende wollen Behörden, Pressevertreter und Steuerzahler überzeugt sein.
Wichtigste Demonstrationshilfe ist seit langem das Modell. Es lässt abstrakte Vorstellungen zu einer mitteilbaren Vision werden. – Nur waren Modelle bisher zu gross oder zu klein, bald verstaubt und veraltet und nur mit Mühe transportabel; auch war die Archivierung nicht gelöst.
VFM-Modelleinheiten machen aus unhandlichen «Gedankenversteinerungen» eine ideale Planungs- und Entscheidungshilfe, die nicht nur der Anschauung dient, sondern dank ihrer Flexibilität als Arbeitsmodell das Durchspielen verschiedenster räumlicher Beziehungen gestattet.
Jedes VFM-Modell besitzt einen Deckel aus farbigem Kunststoff (GFK) mit Griff und Verschlüssen. Wird der Deckel aufgesetzt, dann ist jede Einheit wie ein Koffer mitzunehmen: an Gemeinderatssitzungen, Quartierbewohnerversammlungen, Pressekonferenzen usw. Die nicht benötigten Einheiten lagern staubdicht und griffbereit in einem Regal. Vier Aluminium-Einsteckbeine, die zum Transport von Haltklammern unter der Grundplatte aufgenommen werden, erlauben ein einfaches Aufstellen des Modellrasters. Ihr Tisch bleibt frei, VFM-Modelle stehen auf eigenen Beinen.





Zur problemlosen und platzsparenden Lagerung sind Anbau-Gestelle für 5–7 Modelleinheiten erhältlich. Ein numerierter Ortsplan zeigt Ihnen, in welchem Koffer sich welcher Ortsteil befindet.
Alle Gebäude sind mit dem speziellen VFM-Druckknopfsystem versehen und können leicht entfernt oder ausgewechselt werden.



Victor Fritz, VFM-Modelle
Strassburgerallee 7, 4055 Basel
Telefon 061 43 25 23

gesetzlich geschützt
vfmodelle
BESTANDSMODELLE FÜR DIE ORTSPLANUNG

kungen die Schadstoffemission pro Beförderungseinheit angeben.
Nicht allen Zielen kommt jedoch die gleiche Bedeutung zu. So sind, um bei den Auswirkungen zu bleiben, der Verkehrslärm, die Verkehrstoten und die Wirtschaftlichkeit von ihren Konsequenzen her anders zu gewichten. Deshalb hat die Kommission in einem eingehenden Bewertungsverfahren unter ihren 60 Mitgliedern den einzelnen Zielen raltive Gewichte zugeordnet. Diese Gewichtung der Ziele wurde sowohl als Feststellung für den heutigen Zustand (Z_0) als auch für den wünschbaren Zustand für etwa das Jahr 2000 (Z_1) vorgenommen.
Da der einzelne nach individueller Auffassung und/oder gesellschaftlichen Kriterien an den Verkehr verschiedene Anforderungen stellt, konnten dadurch auch unterschiedliche verkehrspolitische Vorstellungen zum Ausdruck gebracht werden. Die Ausmittlung der Ergebnisse, die zwar erst provisorischen Charakter haben, zeigte interessante Tendenzen des GVK-Parlaments auf.
Fasst man die individuellen Bewertungen der Einzelziele auf die oben erwähnten drei Oberziele zusammen und ermittelt den Durchschnitt für alle Kommissionsmitglieder, ergibt sich bei einer Normierung auf den Wert 100 folgender Vergleich:

Oberziel	Durchschnitt aller Kommissionsmitglieder heute	Jahr 2000
– Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse	50	36
– Wirtschaftlicher Mitteleinsatz	31	31
– Verbesserung der Auswirkung	19	33
	100	100

Demnach soll der Bedürfnisbefriedigung auch in Zukunft eine gewisse Priorität zukommen, hingegen diese zugunsten des Oberziels «verbesserte Auswirkungen» deutlich zurückgesetzt werden. Das Oberziel «Wirtschaftlichkeit» soll seine Wertung behalten, hingegen doch der Verbesserung der Auswirkungen nicht mehr vorgehen. Solche Gewichtungsverschiebungen wurden auch für die Gruppen von Unterzielen festgestellt.
Diese subjektiven Gewichtungswerte dienen zusammen mit den objektiven Messwerten dazu, um mit Hilfe der Nutzwertanalyse die Zielerfüllung der Verkehrssystemvarianten miteinander zu vergleichen. Daraus werden Schlussfolgerungen für die vorzuschlagenden verkehrspolitischen Massnahmen zu ziehen sein.